TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

NUMER ZAWIERA: „Eksport samochodów z U.S.A.", „Pradziadek nowoczesnego motocykla", „Odnajdywanie i usuwanie uszkodzeń wewnątrz magneta", „Poradnik automobilisty", „Mały wóz — wielkie korzyści", „Zapomniany lot nad Atlantykiem". i t. d.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 30 lipiec 1929 r. Nr. 31 (59).

Eksport samochodów z U. S. A.

w ostatnich latach do Europy.

Jest rzeczą powszechnie znaną, ile wysiłków dokładają Stany Zjednoczone A. P. w celu zwiększenia swego eksportu w przemyśle samochodowym i jak zabiegają o zdobycie coraz to nowych rynków, dla swych produktów. W celu utrwalenia swego panowania na pewnych rynkach, na których Ameryce specjalnie zależy, nie zawahała się ona przed wielkiemi inwestycjami materjalnemi, mającemi na celu założenie i utrzymanie w szeregu krajów własnych montowni oraz przed zakupem pewnych, w danym kraju opinję narodowych posiadających zakładów, jak to miało miejsce właśnie w Niemczech. Ostatni wypadek — zakupienie zakładów Opla przez General Motors jest typowym i, powiedziałbym klasycznym nawet przykładem internacjonalizacji dążeń przemysłu amerykańskiego w zakresie automobilizmu. Nie tylko jednak ten potentat finansowy, ale obok niego jedyny groźny jego konkurent — Ford—przez zakładanie wielkich zakładów na terenie Europy, dąży do wzmocnienia tu swych wpływów. Przyczyny takiego stanu rzeczy szukać należy bezwzględnie w wyraźnym zupełnie stanie nasycenia rynku amerykańskiego, podczas gdy Europa, z jej zacofaniem kulturalnem (w pojęciu amerykańskiem) nadaje się znakomicie do ekspansji. Że amerykanie nie mylą się w swych kupieckich obrachunkach, dowodzi fakt wielkiego zainteresowania się ich produktami nawet w krajach, w których przemysł samochodowy kwitnie, że wspomnę tu bodaj Francję lub Niemcy, w szczególności te ostatnie, gdzie amerykanizacja przemysłu samochodowego, wywołuje coraz to energiczniejsze odruchy. Nie od rzeczy tedy będzie zapoznanie się z danemi statystycznemi, ilustrującemi eksport amerykańskich samochodów, w latach ostatnich do Europy.

Zanim jednak zajmiemy się dokładnem zbadaniem danych statystycznych w stosunku do Europy, ciekawem będzie zapoznanie się z temi danemi w zakresie eksportu samochodów z Ameryki wogóle. Wywóz samochodów osobowych i ciężarowych, wynosił w roku 1924 według oficjalnych statystyk 178.722 sztuki, z której to liczby wywieziono 151.375 samochodów osobowych o wartości 112.5 miljona dolarów i nieledwie 27.347 samochodów użytkowych o wartości 19.2 miljonów dolarów. W tej statystyce najbardziej interesującym jest fakt, iż lwia część samochodów osobowych przypada na samochody najtańsze, zaś w cenie do 800 dolarów wywieziono 101.576 sztuk, w cenie powyżej 2.000 dolarów zaledwie 3545 sztuk. Rok 1925 przyniósł wzmożenie wywozu mniej-więcej o 68%. Wywieziono 244.300 samochodów osobowych w cenie 157.1 milj. dol. i 56.924 samochodów użytkowych w cenie 37.7 milj. dol. Specjalnie zauważyć się w tej pozycji daje, zwiększenie wywozu samochodów użytkowych. W roku 1926 przyrost eksportu ogranicza się jedynie cyfrą 2.1% i to jedynie w zakresie samochodów osobowych. Wywóz roku 1927 wyraża się ponownie dość znacznym przyrostem 30.2%: wywieziono ogółem 384.189 sztuk, w mn. 278.742 samochodów osobowych i 105.447 użytkowych. Wreszcie w roku 1928 wywóz samochodów ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej sięga przeszło 0.5 milj. a przyrost jego w stosunku do roku poprzedniego wynosi 32.3%. Wywieziono ogółem 386.328 samochodów osobowych ogólnej wartości 269.1 milj. dol., a mn. wartości do 800 dol.—278. 848 szt., wartości od 800 do 2000 dol. — 77.669 sztuk i wartości powyżej 2.000 dol.—11.811 sztuk. Z liczby samochodów użytkowych, wyrażającej się ogólną cyfrą 140. 111 sztuk wywieziono samochodów o nośności do 1 Tony 105.430 sztuk, od 1 do 2.5 T—31. 425 sztuk, powyżej 2.5 T 3.256 sztuk, przyczem wartość ogólna wywiezionych samochodów użytkowych wyniosła 91.3 milj. dol. Poniższa tabela charakteryzuje wywóz St. Zjedn. A. P.:

	1924	1925	1926	1927	1928
Liczba samochodów osobowych	151375	244300	228481	278742	368328
Liczba samochodów użytkowych	27347	56925	64509	105457	140111
„ łączna	178722	301225	294990	384189	508439
Przyrost w % w stos. do r. poprz.	—	68.5%	2.1%	30.2%	32.3%

Wzrost eksportu samochodów z Ameryki do Europy znajduje się w bezpośrednim związku ze wzrostem tego eksportu wogóle i stwierdzić trzeba, iż eksport ten stale wzrasta dzięki ekspansyjnej polityce przemysłu amerykańskiego, szczególnie silnie przejawiającej się w dziedzinie automobilizmu. Dotyczy to jednak przedewszystkiem samochodów gotowych — co do tyczy eskportu części i akcesorji, o tem mowa w dalszym ciągu niniejszego.

Poniżej podana tabela charakteryzuje eksport amerykańskich samochodów do Europy:

Zauważyć się daje zainteresowanie się Europy przedewszystkiem taniemi samochodami amerykańskiemi, co specjalnie silnie uderza w roku 1928.

SAMOCHODY	1924	1925	1926	1927	1928
Osobowe sztuk	27047	62301	47206	80190	110858
Ciężarowe sztuk	5693	20448	17064	25458	41211
Samochody osobowe w cenie do 800 dol.	15067	37884	29449	33541	79517
od 800 — 2000 dol.	10795	21518	15880	42271	26172
powyżej 2000 dol.	1185	1999	1877	4378	5169
Przyrost wywozu w procentach					
osobowych	17,8	25,5	20,7	28,8	30,1
ciężarowych	20,8	35.9	26,5	24,1	29,4

Z kolei rzeczy niezmiernie ciekawie przedstawia się sprawa przywozu samochodów amerykańskich do Europy, badana dla poszczególnych państw:

Jak to daje się zauważyć, lwia część importu samochodów amerykańskich dotyczy samochodów osobowych i nie należy faktu tego pomijać milczeniem. Usprawiedliwiłbym to przedewszystkiem taniemi stosunkowo cenami samochodów amerykańskich, posiadają-

Import osobowych i ciężarowych samochodów amerykańskich do Europy.

KRAJE		1924	1925	1926	1927	1928
Europa	łącznie	32740	82749	64270	105648	152069
	przyrost w proc.	—	+152,9	—22,4	+64,2	+43.9
Szwecja	łącznie	4157	3667	4072	6491	25176
	przyrost w proc.	—	—11.8	+11,0	+59,4	+287,8
Belgja	łącznie	1604	7461	8467	17809	25150
	przyrost w proc.	—	+365,1	+13,4	+110,3	+41,2
Wielka Brytanja	łącznie	6821	22115	10696	16660	19359
	przyrost w proc.	—	+223,7	—51,7	+55,7	+16,2
Niemcy	łącznie	2394	4171	4291	9248	15365
	przyrost w proc.	—	+74,2	+2,8	+115,5	+66,1
Hiszpanja	łącznie	5618	7756	7259	10718	14009
	przyrost w proc.	—	+38,0	—6,5	+47,6	+30,7
Danja	łącznie	751	11382	13406	22810	13319
	przyrost w proc.	—	+1415,6	+17,7	+70,1	—41,7
Rumunja	łącznie	248	427	491	3665	5756
Niderlandy	łącznie	1991	2578	1666	2964	5440
Francja	łącznie	355	1045	905	2000	4492
Finlandja	łącznie	772	845	1205	2686	3798
Italja	łącznie	5113	15560	6589	1048	2996
Grenlandja	łącznie	505	792	108	1296	2988
Szwajcarja	łącznie	1001	1286	853	1200	2734
Portugalja	łącznie	278	1018	1025	1901	2471
Polska	łącznie	113	233	48	459	2334
Norwegja	łącznie	531	718	961	1581	1936

cych dla Europy, jak to niejednokrotnie zaznaczałem, dość poważne rezerwy cen oraz typowo amerykańskim, na reklamie opartym, systemie sprzedaży. Zdobywanie odbiorcy przy pomocy pokrywania jego świadomości bezustannym zachwalaniem niewątpliwych dobrych stron produkcji amerykańskiej, działa wprost sugestywnie, i tu też w dużym stopniu szukać należy przyczyny powodzenia samochodów amerykańskich na rynkach europejskich. Poniższa tabela charakteryzuje import samochodów osobowych do poszczególnych krajów:

sywniejszymi odbiorcami są kraje, w których już zainstalowano montownie. Poniższa tabela charakteryzuje import części do poszczególnych krajów Europy. Jak widać, w ciągu ostatnich dwu lat na pierwsze miejsce wśród odbiorców amerykańskich części wysunęły się Niemcy.

W tym przywozie części, duży procent przypada właśnie na części montażowe.

Suche cyfry statystyczne, dają tak wyraźny obraz stanu rzeczy, iż zbytecznem się wydaje jakiekolwiek komentowanie ich. Na-

Najważniejsze państwa importujące wozy amerykańskie.

1924 Kraje		1925 Kraje		1926 Kraje		1927 Kraje		1928 Kraje	
1. W. Brytanja	4.0	1. W. Brytanja	7,3	1. Danja	4,4	1. Danja	5,5	1. Belgja	5,3
2. Hiszpanja	3,3	2. Danja	3,3	2. Belgja	2,9	2. Belgja	4,9	2. Szwecja	4,9
3. Szwecja	1,8	3. Italja	3,3	3. W. Brytanja	2,5	3. W. Brytanja	4,0	3. Niemcy	3,4
4. Italja	1,7	4. Hiszpanja	2,6	4. Hiszpanja	2,2	4. Niemcy	3,0	4. W. Brytanja	3,0
5. Niemcy	1.6	5. Belgja	2,1	5. Italja	1,9	5. Hiszpanja	2,7	5. Hiszpanja	2,6
6. Niderlandy	1,3	6. Niemcy	1,5	6. Szwecja	1,6	6. Szwecja	2,0	6. Danja	2,4
7. Belgja	1,0	7. Szwecja	1,4	7. Niemcy	1,4	7. Rumunja	1,0	7. Niderlandy	1,3

Uderza w tej tabeli wysoki procentowo udział w imporcie państw takich, jak Anglja w latach 1924 i 1925 oraz Belgja w roku 1928 chodzi tu bowiem o państwa, nietylko posiadające ładnie rozwinięty własny przemysł samochodowy, lecz w dodatku stale hołdujące zasadzie popierania przemysłu krajowego. Ciekawem jest przytem, iż np. Belgja przywoziła

suwa się jednak tylko uwaga, iż dotychczas Europa ze swym naogół silnie rozwiniętym przemysłem samochodowym nie umie zdobyć się na pokrywanie większej części zapotrzebowania ze swej własnej produkcji, pozostając stale pod przemożnym wpływem Ameryki. Nie ulega jednak najmniejszej wątpliwości, iż ten świetny nauczyciel, jakim jest właśnie staty-

Przywóz części samochodowych z Ameryki do Europy w milj. dol.

	1924		1925		1926		1927		1928	
	G.	%	G.	%	G.	%	G.	%	G.	%
Łącznie	73,8	100,0	86,9	100,0	90,8	100,0	107,8	100,0	134,1	100,0
Europa	30.2	41,0	26,6	30,6	24,2	26,7	31,3	29,1	36,5	27,2
Niemcy	0,2	0.2	0,8	0,9	1,2	1,4	9,9	9,2	10,8	8,0
W. Brytanja	5,0	6,7	7,9	9,1	6,6	7,3	8,1	7,6	6,6	5,9
Belgja	7,8	10,5	2,9	3,3	2,2	2.4	1,5	1,4	5,4	4,1
Francja	4,5	6,2	4,8	5,5	3,0	3,3	2,2	2,1	3,7	2,7
Danja	8,2	11,1	4,3	5,0	4,2	4,6	2,5	2,3	2,2	1,6
Hiszpanja	1,8	2,5	1,6	1,8	1,7	1, 9	1,4	1,3	1,7	1,3
Italja	0,7	1,0	1,3	1,5	1,6	1,7	0,8	0,7	0,6	0,4

w latach 1925 i 1928 przeważnie samochody w cenie do 800 dolarów, podczas gdy w latach 1924, 1926, 1927 przewagę miały samochody w cenie od 800—2000 dolarów. Pod względem wartości importowanych samochodów kolejność państw Europy podaje poniższa tabela:

Wywóz samochodów osobowych z U. S. A. w 1000 dol.

KRAJE	1924	1925	1926	1927	1928
Europa	23977	40134	39216	67391	86018
Belgja	1666	3416	6338	12221	15914
Szwecja	2399	2794	3518	5178	11964
Niemcy	2724	3170	3418	8596	10802
W. Brytanja	5483	11649	4821	8868	7715
Hiszpanja	4244	4659	5013	7709	8651
Danja	693	3935	5749	8493	5593
Niderlandy	2151	2083	1960	2745	3772
Rumunja	209	358	524	1503	3134
Finlandja	276	605	1090	2402	2703
Francja	441	1023	1121	2222	3390
Szwajcarja	1145	1239	1172	1352	2674

Tyle, jeśli chodziłoby o ekspansję Ameryki w zakresie samochodów gotowych. Jak jednak wiadomo, ekspansja ta dotyczy w równej mierze i części samochodowych, zarówno zastępczych, jak przeznaczonych do montowania samochodów w Europie oraz akcesorji i części warsztatowych. Jak wielkim jest import Europy w tym zakresie, tego dowodem jest bodaj cyfra 134.1 milj. dolarów, za jaką przewieziono tych części do Europy w przeciągu 1928 roku. Statystyki, które tu pomijam wykazują, iż cyfry, dotyczące eksportu z Ameryki części wzrastają z roku na rok w stopniu bardzo znacznym. Rzecz prosta, iż najintensywniejszymi odbiorcami są kraje, w których już zainstalowano montownie.

styka, otworzy oczy Europie i, że znajdzie ona środki i drogi do skutecznego zwalczenia hegemonji amerykańskiej.

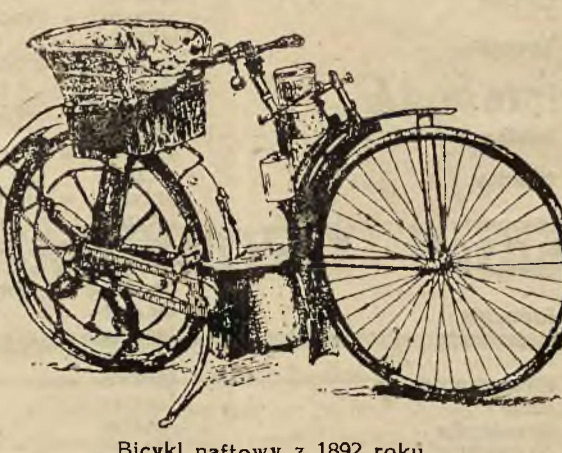
(Tabele wg. ADAC—Motorwelt).

Bolesław J. Kachel.

PRADZIADEK nowoczesnego motocykla.

Załączona rycina przedstawia jeden z pierwszych motocyklów, który *został zbudowany w r. 1892* i opisany przez A. Nilleta w niemieckim czasopiśmie „Deutscher Hausschatz" z r. 1893. Treść tego opisu jest następująca:

„*Bicykl* naftą napędzany, wyróżnia się *niezwykle lekkim i elastycznym biegiem*, który jest spowodowany przedewszystkiem nieprzerwaną pracą silnika. Silnik



Bicykl naftowy z 1892 roku.

zastosowany do tego bicyklu, obracający się wspólnie z kołem tylnim, na którym jest przymocowany pomiędzy szprychami, posiada *5 cylindrów umocowanych w kształcie gwiazdy*. Jak we wszystkich silnikach naftowych, tak i tu energję ruchu otrzymuje się na skutek wybuchu mieszaniny powietrza i pary naftowej. Powietrze ssane przez silnik przechodzi przez filtr. Nafta jest doprowadzana do silnika ze zbiornika, obejmującego koło tylne w kształcie błotnika; mieszanina dostaje się do komory spalinowej przy pomocy rurki, mającej połączenie z każdym cylindrem. Dopływ mieszanki do poszczególnych cylindrów, jest regulowany przy pomocy zaworu ssącego. W części górnej komory wybuchowej pomiędzy dwoma biegunami przeskakuje iskra elektryczna, którą zapala mieszanka. Iskrę otrzymuje się od cewki indukcyjnej, przykrytej osłoną ebonitową, umieszczonej u góry na kierownicy. Prąd jest doprowadzony do cewki od baterji ogniw buzenowskich, umieszczonej u dołu pomiędzy kołami. Zamykając, ewentualnie przerywając prąd, uruchamiamy lub zatrzymujemy silnik. Mały zbiorniczek widoczny na połowie wysokości pomiędzy cewką, a baterją ogniw zawiera naftę i smar przeznaczone do oliwienia maszyny. Po obu stronach pojazdu można opuścić podpórki, które pozwalają na ustawienie i wygodne dosiadanie.

Jeździec może regulować siłę wybuchu, obracając rękojeść na kierownicy dookoła osi. Na tym bicyklu można uzyskać szybkość 55 klm. na godzinę, *czyli przejechać klm. w ciągu 65 sekund (!)* Moc rozwijaną wynosi 50 kilogramometrów na sekundę. Zasób paliwa wystarcza na 12 godzin jazdy. Ten nowy bicykl naftowy jest dużym postępem w dziedzinie pojazdów mechanicznych, łączącym znaczną szybkość z wygodą".

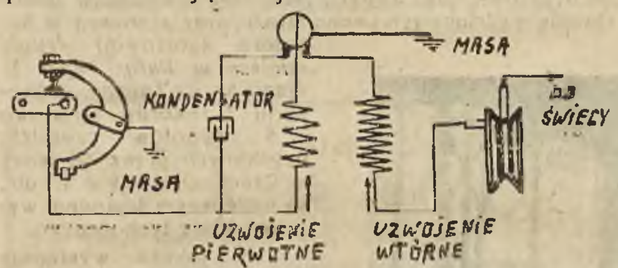
Straszna pomyłka lotnika amerykańskiego.

Z Meksyku miasta donoszą, że pewien lotnik wojskowy obrzucił oddział wojsk rządowych w pobliżu Sarranca bombami, wziąwszy go mylnie za oddział powstańców. Z powodu tej pomyłki jeden oficer i piętnastu żołnierzy zginęło a szesnastu odniosło rany.

Odnajdywanie i usuwanie uszkodzeń
wewnątrz magneta.

W numerze 28 tyg. naszego, mówiliśmy jak należy utrzymywać i czyścić magneto i jakie w niem powstają najczęściej uszkodzenia. Nowoczesne magneta, są budowane tak mocno i precyzyjnie, że znajomość opisowych sposobów usuwania najczęściej spotykanych uszkodzeń w większości wypadków będzie zupełnie wystarczająca.

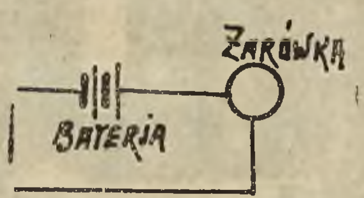
Uszkodzenia wewnętrznych części magneta zdarzają się nader rzadko. Jednakże mogą one mieć miejsce, a więc kierowcą, chcąc być zupełnym panem swojej maszyny, powinien umieć je rozpoznać i ewentualnie usunąć. Zaznaczymy tu jednak raz jeszcze, że *defekty wewnętrznych części magneta są nader rzadkie* i że szukać tam uszkodzenia należy dopiero wówczas, gdy sprawdziliśmy, że najczęściej spotykane uszkodzenia, które omówiliśmy w artykule poprzednim w dalszym wypadku nie mają miejsca.



Obieg prądu wytwarzanego przez magneto.

Do badania obwodów prądu magneta, najdogodniej jest zastosować „żarówkę próbną". Żarówką próbną nazywają elektrotechnicy żarówkę, do jednego bieguna której jest przymocowany drut z pozostawionym wolnym końcem, a do drugiego baterja. Do wolnego bieguna baterji, przymocowujemy kawałek drutu. O ile wolne końce drutów od żarówki i od baterji połączymy, to żarówka zaświeci. Przyrząd ten pozwala nam sprawdzić, czy pomiędzy dowolnemi dwoma badanemi punktami obwodu elektrycznego, jest połączenie elektryczne, czy też jest przerwa. O ile takie połączenie jest, to przy dotknięciu do jednego punktu drutem od baterji, a do drugiego drutem od żarówki, żarówka zaświeci. *Gdyby połączenie było uszkodzone, żarówka świecić nie będzie.* Do naszych celów zastosujemy 4-o woltową żarówkę od zwykłej latarki kieszonkowej, połączoną czterowoltową baterją suchych ogniw (patrz rycina).

Obiegi prądu pierwotnego i wtórnego są uwidocznione na rycinie. Sprawdzimy czy „uziemienia", połączenia na masę są dobre. Jednym końcem przewodu żarówki próbnej dotkniemy środka przerywacza (kontakty którego w chwili badania muszą stykać się), a drugim końcem dotkniemy w dowolnym miejscu ramy samochodu. O ile uziemienie jest dobre, żarówka zaświeci. O ile żarówka nie zaświeci, należy zdjąć przerywacz i sprawdzić ewentualnie oczyścić, kontakty obwodu pierwotnego, poczem próbę powtórzyć. Gdy przy sprawdzeniu lampa zaświeci, to przystępujemy do dalszego badania. Obracamy twornik magneta tak by kontakty przerywacza rozeszły się. Z chwilą oderwania się kontaktów, światło żarówki, załączonej jak poprzednio, powinno znacznie przygasnąć, gdyż został włączony w obwód opór pierwotnego uzwojenia twornika. Jeżeli niezauważymy zmiany światłości drog, to należy odłączyć baterję od żarówki, jeden zaś koniec przewodu żarówki dołączyć do sześciokątnej nakrętki, znajdującej się w środku przerywacza, — drugi do masy. Pomiędzy kontakty przerywacza *należy włożyć kawałek papieru*, by prąd przeznie nie mógł iść. Teraz szybko obrócimy raz jeden twornik, jeżeli obwód pierwotny jest w porządku żarówka zaświeci. Obwód wtórny jest obwodem wysokiego napięcia; nie można więc go sprawdzać bezpośrednio przy pomocy żarówki. Postępujemu jak niżej. Jeden drut od baterji kieszonkowej załączamy na masę, — drugi pozostawiamy chwilowo wolny. Koniec kabla do świecy bierzemy do ręki, którą kładziemy na ramę wozu, Drugą ręką bierzemy wolny przewód od baterji i jego końcem lekko uderzamy po środkowej części przerywacza, kontakty którego zostały rozsunięte. Powstaną przytem iskry, a w ręce w której trzymamy kabel do świecy przytknięty do ramy, poczujemy lekkie szarpnięcie. *W ten sposób stwierdzamy, że obwód wtórny jest w porządku.* Następnie przy pomocy żarówki próbnej, sprawdzamy połączenie kabelka z pierścieniem zbieracza. W ten sposób sprawdzimy wszystkie połączenia wewnętrzne magneta, a wiedząc gdzie jest uszkodzenie potrafimy je usunąć. W razie uszkodzenia uzwojeń twornika magneto należy oddać do warsztatu.



Włączenie żarówki próbnej.

T. K.

Inż. JOULE.

Poradnik automobilisty.

Sprawa oliwienia, którą porusza w liście swym p. *Oleszko z Działoszyc* zasługuje na poważne zastanowienie, p. Oleszko zapytuje bowiem, czy warto jest kupować bardzo drogie oleje samochodowe renomowanych marek, skoro istnieją gatunki bez porównania tańsze, a produkowane przez odpowredzialne i poważne, choć mniej popularne przedsiębiorstwa.

Nie mogąc oczywiście, ze względu na charakter niniejszego pisma, pochwalać, lub potępiać wyraźnie te lub inne marki olejów, czuję się jednak w obowiązku oświadczyć, że w wygórowanej cenie doskonałych skądinąd olejów wszechświatowej sławy zawarta jest ogromna pozycja, którą firmy te wydają nam krzykliwą reklamę, której koszty składają na barki konsumentów. Niewątpliwie, stare zwłaszcza amerykańskie, firmy olejowe wydały olbrzymie sumy pieniędzy na prace i doświadczenia laboratoryjne w okresie, kiedy przemysł rafineryjny stawiał pierwsze kroki. Te doświadczenia doprowadziły do produkowania znakomitych olejów, ale i do zwyżki cen, gdyż za laboratorja musi płacić konsument. Obecnie jednak, kiedy wiedza chemiczna stała się własnością ogółu, również i mniejsze firmy są w stanie produkować równie dobre oleje, korzystając poprostu z tamtych doświadczeń. Nie jest to może bardzo szlachetne, ale zato publiczność ma możność nabywania równie dobrych olejów po znacznie niższych cenach. Jest rzeczą zupełnie pewną, że fabrykowano w krajowych rafinerjach oleje samochodowe niczem nie ustępują zagranicznym, kosztując o dobre 30 — 40% taniej.

Przy specjalności pragniemy udzielić czytelnikom parę rad z dziedziny smarowania. Dla przejrzystości ujmiemy je w formę kilku przykazań:

1) *nigdy nie kupować* oleju „luzem", t. j. w nieplombowanej blaszance.

2) *W miarę możności* używać tego oleju, który polecany jest przez fabrykanta samochodu.

3) *Stale używać* ten sam gatunek.

Pod żadnym pozorem nie wolno mieszać dwuch gatunków oleju.

Jeżeli zaszła konieczność kupienia oleju innej niż dotychczas marki, należy stary olej całkowicie z silnika usunąć i dopiero wtedy wlać nowy.

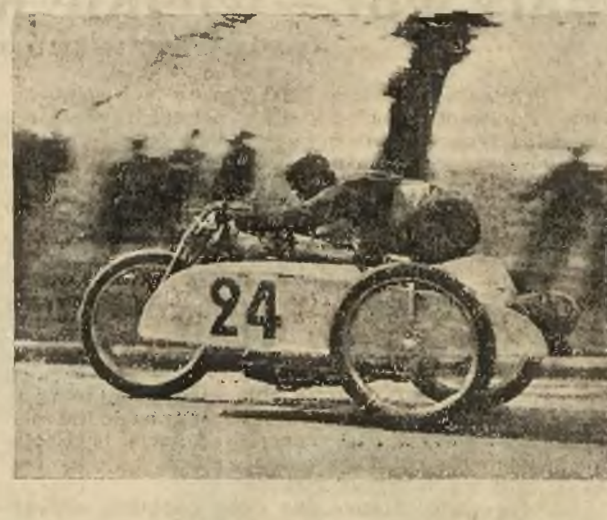
4) *Legenda o konieczności* używania innego oleju zimą a innego latem, wymyślona jest przez producentów olejów, pozbawiona jest jednak słusznych podstaw. Natomiast w miarę, jak silnik zużywa się i pierścienie tłokowe są coraz mniej szczelne, należy stopniowo przechodzić na coraz to gęstszy olej.

5) *Utrzymywać oliwę* stale na przepisanym poziomie w karterze. Nieprawdą jest, że w zimie można trzymać niższy poziom, niż w lecie.

6) *Zmieniać całkowicie olej* co 2000 kilometrów. Zmiana oleju powinna się odbywać przy rozgrzanym silniku. Tyle o smarowaniu silnika. Co do smarowania pozostałych części samochodu, to powrócimy do tego tematu przy najbliższej sposobności.

p. **Malc** interesuje się. *„czy po spuszczeniu oliwy z karteru należy przed nalaniem świeżej przepłukać silnik naftą"*.

Mojem zdaniem jest to bezcelowe, a nawet szkodliwe: nafta może zatkać poszczególne kanaliki i utrudnić później cyrkulację oliwy. Zamiast tego należy stale używać pierwszorzędnej oliwy — wtedy płukanie naftą napewnie będzie zbędne.



Osiągnięcie największej szybkości na motocyklu, uzależnione jest w głównej mierze nie tylko od dobrego prowadzenia maszyny, lecz i przyjęcia odpowiedniej pozycji, kierowcy i pasażera. Rycina nasza daje obraz jazdy rekordowej, jednego z asów tego sportu, w chwili osiągnięcia szybkości równającej się 180 klm./g.

....Francja posiada przeszło 1 miljon samochodów, czyli 1 na 42 mieszkańców; Anglja 1200.000, czyli 1 na 37 mieszkańców; Niemcy 480.000, czyli 1 na 134 mieszkańców.

Mały wóz — wielkie korzyści i przyjemność.

(najnowszy typ małego samochodu).

Przejechałem około 5000 klm. na tych samochodach. Ponieważ działo się to w ostatnich tygodniach i na kilku typach tych maszyn, mogę podzielić się z Czytelnikami szeregiem obserwacyj, które będą niewątpliwie taką samą sensacją dla czytających te słowa, jak były one dla mnie, odnoszącego się początkowo z pewnym sceptycyzmem do 2-taktowego 2-cylindrowca, jakim właśnie jest mały wóz „Z".

Mały... Tak, mały jeżeli chodzi o jego wygląd zewnętrzny, a wielki jeżeli chodzi o efekt praktyczny jaki daje.

Wrażenia ogólne:

Niezwykłe wprost trzymanie się drogi, nadzwyczajne posłuszeństwo kierownicy. Wspaniałe trzymanie się na wirażach. Doskonała akceleracja, imponujące wspinanie się po górach, a w ciężkim terenie uzyskanie doskonałej przeciętnej.

A wreszcie ostatnie, dla mnie osobiście najważniejsze spostrzeżenie: jest to bodaj najmilszy wóz w prowadzeniu jaki miałem w ręku. To uczucie jest zapewne nie tylko mojem własnem — ale stanie się ono udziałem wszystkich którzy jeżdżą, lub jeździć będą temi samochodami. Prostota i wytrzymałość, najwyższy gatunek części składowych i znikoma ilość ich, dają pewność jazdy.

Kiedy jednak coraz śmielej brałem wiraże, a maszyna fenomenalnie przylegała do szosy, kiedy przedemną jadąca ogromna maszyna na lekko wilgotnej szosie zarzaciła ogonem, a ja z tą samą szybkością i z tym samym strachem wziąłem wiraż delikatnie, prawidłowo i rzekłbym pieszczotliwie — przestałem wogóle uznawać dyferencjał, jako przestarzały, niepotrzebny i skomplikowany mechanizm. Oczywiście, jako niepotrzebny dla wozów małych, lekkich o nisko położonym środku ciężkości, mocno zbudowanych i o węższych nieco niż normalne, rozstawieniach kół.

Hamulce:

Tylko na tylnych kołach, duże, dwuszczękowe z podwójnem regulowaniem za pomocą motylowego naśróbka linki hamowniczej, 2 instalacje niezależne od siebie, przenoszące siłę mięśniową kierowcy za pomocą niezwykłej siły stalowych linek. Ponieważ wóz jest lekki, a zatem jego masa wymaga mniejszej energji do redukcji szybkości z 60 na 0, hamulce tylko na tylne koła w zupełności wystarczają, żeby zatrzymać samochód prawie na miejscu.

Podwozie.

Stalowa rama, bardzo silnej konstrukcji, zmocowana 2-ma poprzecznikami, wygiętemi w dół i jednym poprzecznikiem wygiętym w górę, bardzo silne ćwierć-eliptyczne resory najwyższego gatunku, osie ze stali chrononiklowej, zbiornik benzyny z oliwą 30 litrów, koła tarczowe 720 x 120, rozstaw osi 2650 mm., odległość kół 1120 mm., długość wozu 3750 mm., szerokość 1400 mm., wysokość 1580 mm.

Zużycie materjałów pędnych:

8 litrów na 100 klm.

Dane techniczne:
Cylindry 80/100 mm.

Silnik 2-cylindrowy, 2-taktowy, systemu trójkanałowego o pojemności 1000 cm., dający 18 HP przy 2200 obrotach. Nie posiada zaworów ani sprężyn, ani komplikacji, jest nadzwyczajnie łatwy do obsługi, a specjalny rysunek głowicy, tłoku, cylindra i całej komory wybuchowej—daje wysokie wykorzystanie wybuchu. Rozrząd uskutecznia tłok szczególnej budowy i kanały w karterze. Głowica cylindrowa do zdejmowania. Tłok i cylinder są nadzwyczaj łatwo dostępne (odkręcenie kilku śrób).

W całym samochodzie niema żadnych panewek. Wał korbowy, jak i korbowody pracują na bardzo mocnych łożyskach kulkowych „SKF". Dzięki temu w całym silniku straty, spowodowane przez tarcie, są znikome. Tylko bowiem tłok i jego pierścienie uszczelniające tworzą opór, niezbędny zresztą, do pracy silnika. W dalszym ciągu daje to również minimalne zużycie oliwy.

Wał korbowy posiada specjalnie kształtny, równoważące go i wypełniające karter. (Znaczne zmniejszenie komory sprężania).



Na pierwszym planie samochód wyścigowy (28 HP.) „Z", po zwycięzkim biegu. Na drugim planie—trzyosobowy „roadster" „Z" (20 HP. — szybkość 95 klm.)

Smarowanie:

Samoczynne przez domieszkę 5-ciu % oliwy do benzyny. To jest smarowanie główne; oprócz tego łożyska kulkowe i kierownicę smaruje się pompką Tecalemit. Skrzynkę biegów i tylną oś smaruje się przez wlewanie oliwy również po kilku tysiącach klm.

Pomimo proroctw różnych pesymistów — mieszanka oliwy z benzyną, w zbiorniku, nie robiła mi przykrości przy rozruszaniu.

Zapłon:

Magneto wysokiego napięcia Bosch z manetką do regulowania na drążku kierowniczym. Dostęp do magneta łatwy.

Chłodzenie:

Termosyfon o wielkich przekrojach rury doprowadzającej i odprowadzającej wodę, chłodnica ulowa najwyższego gatunku.

Napęd:

Energja przenosi się poprzez tarczowe suche sprzęgło i normalną 3-biegową skrzynkę biegów, przez nadzwyczaj mocny warstwowy przegub kardana i prosty szlifowany tryb atakujący na tryb talerzowy, zmocowany na jednoczęściowej osi tylnej, bez dyferencjału. (Przyznam się szczerze, że brak dyferencjału na pierwszych 100 klm. zlekka mnie deranżował).



Wyścigowy wóz „Z" na niebezpiecznym wirażu.

Niezwykłe rezultaty, uzyskane przez p. Wojciecha Kołaczkowskiego na zjeździe gwiaździstym do Łodzi, raidzie Pętlicowym do Krakowa i na wyścigu górskim na Krzyżowej pod Krynicą (*pierwszy* w kategorji samochodów wyścigowych swego litrażu, oraz *pierwszy* w kategorji sportowej) *drugie miejsce w Rally Paper p. Marji hr. de Lavaux*, a wreszcie 3 rekordy światowe i 5 rekordów czeskich, uzyskanych przez te wozy w Czechosłowacji w r. ub., są najlepszym dowodem wysokiej klasy tych maszyn.

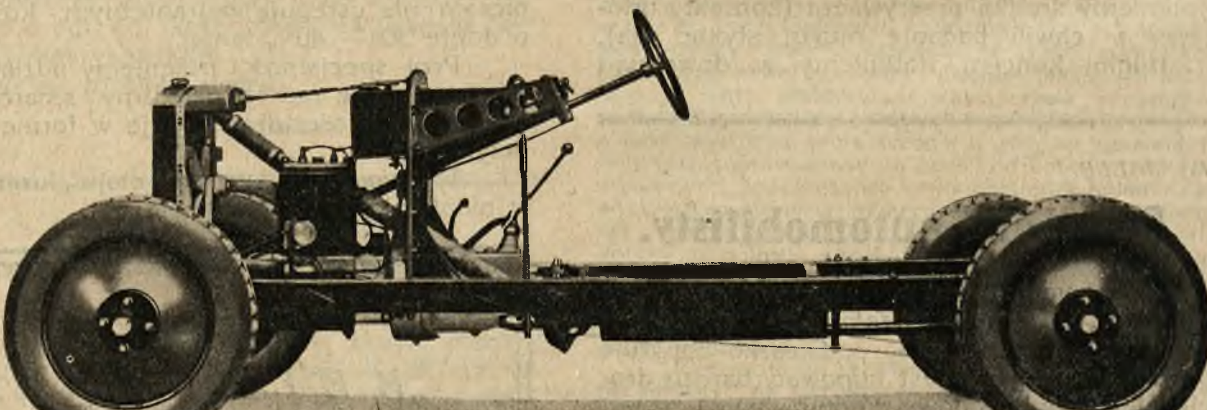
Ich jakość występuje tem dobitniej, jeżeli weźmiemy pod uwagę 2 fakty, że jest to wóz mały i niedrogi. (Od 11700 do 14000 złotych).

Ponieważ Generalna Reprezentacja w Polsce daje kupującym długoterminowe ulgi w płaceniu,—dotąd nie praktykowane — małe a doskonałe samochody „Z", jak je określono „*mały wóz, wielka korzyść i przyjemność*" stają się dostępne każdemu obywatelowi.

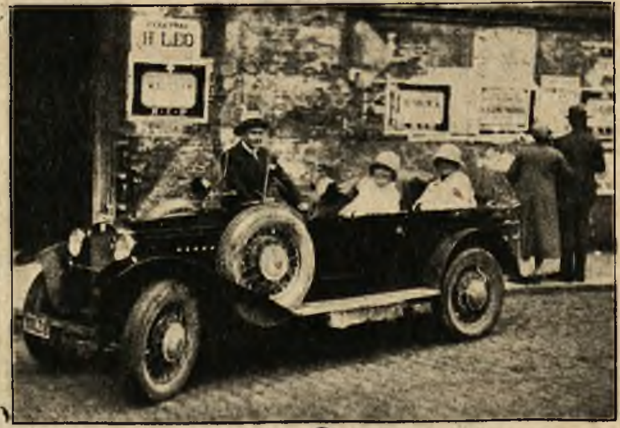
Na ostatnim raidzie międzynarodowym Automobilklubu Polski, samochody „Z" zdały znakomicie egzamin

Pomimo nadzwyczaj trudnych warunków konkurencji i niezbyt trafnie ułożonego regulaminu, „Zetki" zdobyły 31 punktów dodatnich, wykazując swe niezwykłe zalety na trasie przeszło 4000 kilometrów. Samochody te bowiem, w przededniu raidu zrobiły „spacer" 700 km. „zachęty" do tego wielkiego wysiłku sportowego. A były to wozy, które przeszły już przed raidem kilkanaście tysięcy klm., uczestnicząc zwycięsko w szeregu zawodach.

j. t. r.



W podwoziu, 4-o osobowego samochodu „Z" uderza niezwykła prostota konstrukcji.



Samochód „Z", który zdał chlubnie egzamin w raidzie naokoło świata.



TURYSTA: — Czy bezpiecznie jechać waszym autobusem?

SZOFER: — Z całym spokojem może pan jechać, wóz nasz miał najmniej wypadków śmiertelnych.

(Il. Kur. Codz.)

W żadnym innym kraju na świecie używanie taksówek nie jest tak rozpowszechnione, jak w Stanach Zjednoczonych.

Na pierwszem miejscu stoi naturalnie New-York. Posiada on 25.000 taksówek. *Niektóre firmy mają tysiące dorożek samochodowych w ruchu.* Największe z tych przedsiębiorstw posiada 3000 taksówek. Kierownik tego przedsiębiorstwa odpowiedzialny jest za to, ażeby każdy samochów należący do jego firmy przebył rocznie 65,000 klm. opłaconej jazdy.

W ciągu całej doby dziesięć telefonistek odbiera telefony w biurze tej firmy, gdyż 30% wszystkich zamówień nadchodzi telefonicznie. *Zamówienia klijentów wykonywane są w niespełna trzy minuty,* gdyż telefonistka po otrzymaniu zlecenia przesyła je natychmiast telefonem do miejsca postoju taksówek, leżącego najbliżej mieszkania zamawiającego.

Odpowiedź Automobiliście:

p. Laidouer, Bailly—sur Seine, Francja *prosi o podanie mu porównania cen benzyny w Polsce i w krajach zachodnich.*

Zdaniem naszem sprawa ta może zainteresować ogół czytelników, dlatego też stwierdzamy na tem miejscu, że cena benzyny w Polsce, t. j. kraju produkującym ją u siebie jest wyższa o dobre 15%, niż w Anglji, która musi ją sprowadzać ze swych dalekich kolonji a nawet we Francji, całkowicie skazanej na import.

I tak: w Anglji cena 1 gallona benzyny wynosi 1 shilling i 7 pensów. Gallon zawiera 4,54 litra, czyli po przeliczeniu wypada cena benzyny wynosi franków 10.75 za 5 litrów, czyli naszych groszy 75 za litr.

W Polsce litr benzyny kosztuje obecnie 82 grosze.

Podane ceny dotyczą sprzedaży detalicznej w pompach ulicznych.

Komentarze zbyteczne!

Inż. JOULE.

Czy wiesz że...

....Stany Zjednoczone konsumują 90% światowej produkcji samochodów 65% produkcji kauczuku, posiadając tylko 7% całkowitego zaludnienia kuli ziemskiej.

....Że w Paryżu skradziono w ciągu r. 1928 przeszło 900 samochodów, a więc średnio trzy dziennie. Nieznaczną tylko ilość zdołano odebrać złodziejom.

Zapomniany lot nad Atlantykiem.

Przedstawicielowi „United Press" udało się uzyskać wywiad z *Sir Arturem Whitten Brown*, człowiekiem, który przed dziesięciu laty pierwszy przeleciał Atlantyk.

Siedział on wygodnie w fotelu za biurkiem i rzekł z uśmiechem do dziennikarza:

> *„Dokładnie przed dziesięcioma laty, o tej samej porze, obaj z Alcockiem ujrzeliśmy ląd, a w 25 minut później wylądowaliśmy na moczarach irlandzkich".*

Sir Artur Hitten Brown *jest jedynym pozostałym przy życiu* z tego pierwszego lotu transatlantyckiego, gdyż *kapitan-pilot Alcock już w grudniu r. 1919 uległ śmiertelnemu wypadkowi na swoim aparacie w pobliżu Rouen.* W chwili, gdy Alcock żegnany przez małą grupę ludzi w dniu *14 czerwca 1919* startował właśnie do swego wielkiego lotu, *Lindbergh był piętnastoletnim chłopcem* i chodził do szkoły. A przecież dzisiaj świat cały rozbrzmiewa jego imieniem, podczas gdy nazwisko *Sir Artura Hitten Browna,* towarzysza Alcocka, jest prawie zupełnie nieznane.

To, co uczynili Brown i Alcock, było bezwątpienia dziełem podobnem do dzieła *Kolumba.* Ci dwaj angielscy oficerowie - lotnicy musieli mieć serca opancerzone owym *potrójnym pancerzem dzielności,* jaki podług *Horacego* nosili pierwsi żeglarze. Ale świat był wówczas zajęty traktatem wersalskim, zagłębiony w setki konfliktów powojennej polityki, nie miał poprostu czasu interesować się samolotem, mimo, że tenże samolot dokonał wspaniałego rekordu sportowego i dzieła dla idei ogólnego pokoju. Posępny cień wojny ciążył jeszcze na wszystkich umysłach.

Zapomniany przez wszystkich Sir Artur Whitten Brown jest jednak tym samym człowiekiem, który 14 czerwca 1919 o *godz. 4 min. 12 popołudniu wzbił się* w powietrze *w Nowcj Fundlandji* (wyspa przy ujściu św. Wawrzyńca, u wschodnich wybrzeży Amerykl Północnej). Już *o godz. 5 min. 20 przestał funkcjonować telegraf bez drutu* jego aparatu, *o godz. 6 minut 5 pękła rura wydechowa* przy motorze, *o 3-ciej nad ranem* na wysokości *1.150 m.* dostał się nagle w gęste chmury i stracił kierunek, o godz. *5,20* rano, był w środku zawieruchy śnieżnej, o godz. *6,20* skrzydla samolotu pokryte były lodem, o godz. *7 rano* wzniósł się na *3.300 m.* w górę i zmienił kurs, a o godz. *8'15*, w dniu *15 czerwca*, ujrzał zdaleka ląd. Na mapie stwierdził, że jest to *Cliften w Irlandji* i wylądował tam o godz. *8 min. 40.*

Ten krótki wyciąg z książki pokładowej obu lotników jest niezbitym dowodem, iż odbyli wówczas prawdziwy, *wielki lot transatlantycki.* A przytem *był on pierwszy.* Był to lot bezwątpienia rekordowy. Do doskonałości brakował im tylko jakiś określony cel. Na zapytanie, dlaczego nie dolecieli do *Dublina* albo do *Londynu*, odpowiedział Sir Artur, że obaj z kapitanem Alcockiem mieli rozkaz wylądować na pierwszym odpowiednim punkcie w Irlandji, a ciągła mgła skłoniła ich do jaknajszybszego lądowania. — W chwili wylądowania mieli jeszcze *zapas benzyny na dalszych 10 godzin lotu!*

Aparat obu lotników był to skonstruowany serjowo podczas wojny, samolot do rzucania bomb, *Vickers-Vimy,* o dwóch *Rolls-Royce* motorach o sile *375 koni* każdy. Przy lądowaniu ugrzązł nieco w bagnistym gruncie wybrzeża, ale nie odniósł żadnego uszkodzenia. Lotnicy pozostawali w powietrzu przez *15 godzin 57 min., zrobiwszy 3.024 klm.* Lot ich odbywał się w bardzo *niekorzystnych warunkach.* Jako nagrodę otrzymali kwotę, równającą się *450.000 zł.*, którą wyznaczył jeden z dzienników londyńskich za pierwszy przelot oceanu, król zaś angielski nadał im szlachectwo.

Konkurs na bezpieczeństwo lotu.

Na jesieni r. b. rozegrany będzie konkurs fundacji Daniela Guggenheim'a (amerykanina). Będzie to pierwszy konkurs, którego naczelnem zadaniem jest stworzyć samolot, dający jaknajwiększe bezpieczeństwo w locie, przy równoczesnem zachowaniu ostatnich zdobyczy w dziedzinie lotnictwa.

Jest to więc konkurs, który poraz pierwszy wprowadza czynnik bezpieczeństwa lotu, na pierwsze miejsce i tem się też różni od innych konkursów, w których bezpieczeństwo lotu odgrywa rolę drugorzędną, jak np. w znanych zawodach, rozgrywanych corocznie o puhar Schneider'a, gdzie o zdobyciu pierwszej nagrody decyduje największa szybkość.

Konkurs Guggenheima jest międynarodowy. Przewidzianych jest pięć równych nagród po 10.000 dolarów dla pierwszych pięciu zawódników, których samoloty ukończą pomyślnie — określone w warunkach — próby. Ponadto wyznaczona jest jedna nagroda główna w wysokości 100 tysięcy dolarów.

Konkurs odbędzie się w r. b. (ścisła data nie została jeszcze ustalona), prawdopodobnie w październiku.

Dotychczas zgłoszono 12 samolotów, a mianowicie: Stany Zjednoczone Ameryki Półn. 6 (Shroeder Wenworth Co... Charles Ward Hall. Mr. Heraclio Alfaro. J. S. Mac Donnel Jr. et Associates, Curtiss Aeroplane et Motor Co. i Bruner et Winkle Aircraft Corp.). Angija — 5 (L'Autogire La Cierva. De Havilland Aircraft Cie. Gloster Aircraft Co. Handley Page Ltd. i Vickers Ltd.) i Włochy — 1 (Societa Italiana Ernesto Breda).



Nowoczesny autobus
jako rękojmia bezpieczeństwa.

Potężny rozwój komunikacji autobusowej staje się coraz groźniejszym konkurentem kolei żelaznej na całym świecie.

W mniejszym stopniu to samo zjawisko daje się zaobserwować i w Polsce.

Siłą faktu, komunikacja samochodowa u nas rozpoczęła się od autobusów prymitywnych, budowanych na małych podwoziach półciężarowych, nadających się raczej do przewozu drobnych ciężarów, niż znacznej ilości pasażerów. Przemawiała tu zresztą krótkowzroczna chęć zysku przedsiębiorców.

Walka konkurencyjna jednak zmusiła z czasem przedsiębiorców autobusowych do poczynienia poważnych ustępstw na rzecz wygody i bezpieczeństwa podróżującej publiczności. Któż bowiem chce narażać swoje życie i zdrowie w zatłoczonym autobusie, zwłaszcza, gdy i skwar lata daje się jeszcze we znaki. Dzisiaj każdy wymaga bezpieczeństwa i komfortu.

Nie ulega wątpliwości, że Ameryka ze swą olbrzymią produkcją samochodów pierwsza rozwiązała najlepiej sprawę komunikacji autobusowej.

Amerykańskie autobusy międzymiastowe kursują na tak wielkich dystansach i różnorodnych terenach, że doświadczenia zdobyte w Ameryce są nieocenionym materjałem dla konstruktorów autobusowych.

Owocem tych doświadczeń jest powszechne już dzisiaj przekonanie, że do racjonalnej komunikacji międzynarodowej nadają się tylko duże podwozia specjalne autobusowe. Jako charakterystyczny przykład mogą służyć, między innemi autobusy, budowane na podwoziach specjalnych Federal.

Zakłady Federal w Detroit są jednymi z najpierwszych, i najbardziej wzorowo urządzonych fabryk podwzi autobusowych na świecie.

Z radością należy powitać cały szereg okazałych i niezwykle solidnych autobusów Federal, które pojawiły się obecnie na drogach polskich.

Autobusy takie kursują już w Krakowie, na linji Kraków—Zakopane, Warszawa—Chorzale, Warszawa—Radom i w wielu innych mjescowościach.

Ktokolwiek miał sposobność odbyć dłuższą podróż autobusem Federal po naszych złych drogach, ze zdumieniem przekonał się jak wygodną i bezpieczną jest jazda tym autobusem.

Mimowoli nasuwa się myśl, że właśnie takich autobusów już dawno nam było potrzeba w Polsce, gdzie dotychczas jazda autobusowa nie dawała nic prócz niebezpieczeństwa, niewygód i niepunktualności.

Bogowie zmusili go
do lądowania...

Tragicznie zmarły w czerwcu b. r. niemiecki lotnik oceaniczny E. G. bar. Hünefeld odbył — jak wiadomo — *lot na przestrzeni Berlin — Tokio* i pozostawił zapiski z tej podróży. Towarzysz jego, pilot *Lindner*, uzupełnił je z swojemi wspomnieniami i niebawem pojawi się w handlu księgarskim ciekawa książka, niejako lotnicza, zawierająca wiele barwnych epizodów.

Jeden z ustępów tego pamiętnika, ogłoszony świeżo drukiem, opowiada *charakterystyczną przygodę w czasie lotu w obrębie najwyższych gór świata*, któremi są środkowo-azjatyckie *Himalaje*.

„Znajdowaliśmy się właśnie, nad szeroką doliną rzeki Iravadi, tego majestatycznego strumienia, przepływającego królestwo Birmy, i bez trudności *szybowaliśmy ponad stokami pogórza* Himalajów.

Pod nami widzieliśmy dziesiątki fantastycznych łodzi i żaglowców, galarów i tratw, krążących na rzece, zielone pagórki, pełne jakby uśmiechu, radości i słońca, *a posuwając się bez przeszkody naprzód*, spodziewaliśmy się, że jeszcze w tym samym dniu, staniemy w Hanoi.

Wtem nagle stwierdzamy ku naszemu przerażeniu, że *benzyna w baku jest już prawie na wyczerpaniu*.

Po raz drugi okazało się, że kalkulacja nasza była błędna, i że zbyt lekkomyślnie nie dopilnowaliśmy baków przy ich napełnianiu. Już poprzednio w Allahabad oszukano nas, czy też oczukaliśmy się sami, a zresztą do djaska z tym zegarem benzynowym. Zdaje się, że zegary benzynowe umieszcza się w samolotach chyba tylko na to, aby *zaczęły działać dopiero z chwilą, gdy benzyna już się kończy*, przynajmniej tak było z naszym zegarem. Stwierdziwszy przeto, że benzyny już prawie niema, musieliśmy oczywiście *zaniechać zamiaru dalszej podróży*, bo przecież trudno bez benzyny wznosić się ponad Himalaje. Zaczęliśmy przeto szukać miejsca do lądowania.

Ale jak tu lądować! W całej najbliższej okolicy niema, *ani jednego lotniska*, a gdziekolwiek spojrzeć, wszędzie albo pagórki pokryte lasami, albo *pola ryżowe*, na których możnaby oczywiście lądować, gdyby nie to, że *właśnie stoją wszystkie pod wodą*.

Wtem spostrzegamy na widnokręgu starożytne miasto królewskie Mandalay, dawniej stolicę niezależnego królestwa Birmy, rozłożone w kotlinie rzeki Irawadi, między rzeką a płaskowyżem Shan. Więc może tam znajdzie się jakiś plac, czy łąka, na której możnaby ptaka naszego osadzić.

Już od pół godziny krążymy nad miastem, ale *znikąd nie widać ratunku*. I tutaj wszystko pod wodą, albo domy i gaje, a tu benzyny coraz mniej, z każdą chwilą *położenie nasze staje się coraz groźniejsze*, poprostu niema już ani minuty do stracenia.

Mój pilot, poczciwy Lindner, spostrzega wreszcie jakiś *suchy kawałek ziemi*, zaledwie *kilkadziesiąt metrów kwadratowych* obszaru, ściśnięty między górą, a świątynią, i nie mając już właściwie nic do stracenia, *ryzykuje lądowanie*. Naprawdę możemy mówić o szczęściu. Wykonując spiralę prawie na miejscu, *szczęśliwie osiadamy*.

Ale w tej samej chwili *poczęło się coś fantastycznego z bajki*, czego dotąd nigdy nie przeżywałem. Przekonałem się też, co to znaczy być nowicjuszem w jakimś kraju i jak srodze można wpaść, nie znając miejscowego zwyczaju i obyczaju.

Mandalay jest sobie bowiem taką stolicą takiego kraju, *w którym jeszcze nigdy żaden samolot nie lądował*. Zaledwieśmy przeto dotknęli tej ziemi, a już zaczęła się *formalna wędrówka ludu Mandalay*, spieszyły nawet kobiety z dziećmi na rękach i wnet otoczeni byliśmy *mrowiskiem małych, brązowych, uśmiechniętych i oczywiście ogromnie zdziwionych Mandalayczyków*, którzy badali każdy szczegół naszej maszyny i oczywiście dotknąć musieli po kolei *śmigi, skrzydeł, wachlarzy i innych części naszego samolotu*. Widząc, że nie wytrzymamy tego szturmu, odpłacamy się brązowym naszym gapiom równie, jak ich uśmiech pogodnym grymasem, a *równocześnie puszczamy w ruch śmigę*, co momentalnie uwalnia nas od oblężenia. Lindner zeskakuje, a w chwilę później *nakrywamy maszynę płótnem żaglowem*, jak się to czyni przed deszczem i czekamy, co będzie dalej.

Wtem patrzymy i *spostrzegamy nową falę*, ale jakąś dziwnie uroczystą, poruszającą się ku nam z miasta i niebawem rozpoznajemy, że jest to *pochód pobożnych kapłanów Buddy*, którzy wyszli ze swych świątyń i pagod, których setki znajdują się w całym kraju. Pobożni ci mężowie przyszli, aby stwierdzić, że potężny „*Nat*", bóg wiatrów i przestworzy, *wysłuchał pobożnej modlitwy kapłanów i zmusił dzikiego ptaka do opuszczenia swych skrzydeł* i zejścia na ziemię.

Kto wie, jakby się ta przygoda skończyła, gdyby nie to, że niebawem *przybył także angielski namiestnik z eskortą policyjną* i wydał zarządzenia dla naszego bezpieczeństwa. Jemu też zawdzięczamy, że w przeciągu kilku godzin, pole, na którem osiedliśmy, *zamieniło się w przygodne lotnisko*, a dostarczona przez niego benzyna umożliwiła nam podjęcie dalszego lotu.

W Mandalay *wszyscy jednak wierzą*, że to *bogowie zmusili nas do lądowania*.

(I. K. C.)



CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis.**

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3/5. tel. 205-80.